Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2617

05. 03. 79

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zu

I. den wirksamsten Maßnahmen zur Verhinderung von Schiffsunglücken und zur Vermeidung der darauf zurückzuführenden Meeres- und Küstenverschmutzung

und

II. der Regelung des Seeverkehrs

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

in Kenntnis der von Herrn FELLERMAIER (Dok. 51/78) und von den Herren COINTAT, COLIN, BOURDELLES und SPICER (Dok. 53/78/rev.) eingereichten Entschließungsanträge zur Regelung des Seeverkehrs,

in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Regionalpolitik, Raumordnung und Verkehr und der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz und des Landwirtschaftsausschusses (Dok. 555/78),

unter voller Berücksichtigung der Ergebnisse des vom Ausschuß für Regionalpolitik, Raumordnung und Verkehr veranstalteten öffentlichen Hearings über die wirksamsten Maßnahmen zur Verhinderung von Schiffsunglücken und zur Vermeidung der darauf zurückzuführenden Meeres- und Küstenverschmutzung,

unter erneuter Bekräftigung seiner tiefen Besorgnis über Schiffsunglücke wie das der „Amoco Cadiz" und die schweren Schädigungen des Meeres und der Küste, die durch solche Unglücke hervorgerufen werden können,

in dem Bewußtsein, daß sich ohne eine konzertierte Aktion der Mitgliedstaaten ganz sicher weitere Schiffsunglücke mit möglicherweise verheerenden Folgen in Gemeinschaftsgewässern ereignen werden,

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

in dem Bewußtsein, daß selbst bei Einleitung aller möglichen Maßnahmen ein minimales unvermeidbares Unfallrisiko bleibt, aufgrund dessen koordinierte Anstrengungen unternommen werden müssen, um wirksame Mittel für die Bekämpfung der Meeres- und Küstenverschmutzung zu finden —

1. beglückwünscht die Kommission nicht nur zu den von ihr seit dem „Amoco Cadiz"-Unglück vorgelegten Vorschlägen zur Sicherheit des Seeverkehrs und zur Ölverschmutzung, sondern auch zu den Vorschlägen, die sie bereits vor diesem Vorfall unterbreitete, auf welche der Rat jedoch nicht reagierte;

2. unterstützt das Aktionsprogramm der Kommission, das in ihrer Mitteilung an den Rat über die Verschmutzung des Meeres infolge des Transports von Kohlenwasserstoffen vom 27. April 1978 [1]) enthalten ist;

3. bedauert, daß trotz des Beschlusses des Europäischen Rats auf seiner Tagung in Kopenhagen vom 7. und 8. April 1978, dem zufolge die Gemeinschaft die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung, insbesondere durch Kohlenwasserstoffe, zu einem wichtigen Ziel machen sollte, der Rat in einigen Fällen Kommissionsvorschläge, die den Mitgliedstaaten die Einnahme einer gemeinsamen Haltung und die Einleitung gemeinsamer Maßnahmen ermöglichen sollten, abgelehnt oder abgeschwächt hat;

4. fordert daher den Rat auf, die gegenwärtigen und künftigen Vorschläge der Kommission für die zwingend vorgeschriebene Anwendung der entsprechenden Bestimmungen internationaler Übereinkommen über die Sicherheit des Seeverkehrs, Schiffsnormen und Ölverschmutzung durch die Mitgliedstaaten und insbesondere die Vorschläge für Beschlüsse betreffend die Übereinkommen von Barcelona und Bonn, die die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Ölverschmutzung des Mittelmeeres bzw. der Nordsee betreffen, anzunehmen;

5. weist darauf hin, daß sich die Gemeinschaft nur durch eine koordinierte Aktion, die zur wirksamen Anwendung der internationalen Übereinkommen führt, vor den Gefahren und Risiken schützen kann, die nicht den Normen entsprechende Schiffe, unabhängig davon, ob sie unter Gefälligkeitsflaggen oder unter der Flagge irgend einer beliebigen Nation fahren, mit sich bringen;

6. ersucht die Kommission, zusätzlich zur Fortsetzung ihrer Arbeit im Zusammenhang mit der Anwendung bestehender Übereinkommen

---

[1]) Dok. 121/78

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments – 0027 9129 – vom 27. Februar 1979.

a) in Zusammenarbeit mit den entsprechenden nationalen und internationalen Sachverständigengremien unverzüglich eine Studie über die Möglichkeit der Einführung eines Systems der Seeverkehrsüberwachung in den betroffenen Gemeinschaftsgewässern in Angriff zu nehmen;

b) Vorschläge für die Förderung eines Begleitsystems für große Öltanker und andere Schiffe mit gefährlichen Ladungen mittels ausgereifter gemeinsamer Küstenradaranlagen in den betreffenden Häfen am Atlantik, am Kanal und an der Nordsee auszuarbeiten;

c) in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Sachverständigen Forschungen darüber anzustellen, ob es möglich ist, alle Schiffe ab einer bestimmten Tonnage, die Gemeinschaftsgewässer befahren, welche entweder aufgrund der Verkehrsdichte oder navigationstechnisch für die Schiffahrt schwierig sind, mit einer für Schiffe ausgelegten „Black Box" auszurüsten, wie sie in der Luftfahrt verwendet wird;

d) Mittel für Forschungsarbeiten auf dem Gebiet (i) der mechanischen Rückgewinnung von ausgelaufenem Öl und (ii) der Entwicklung biologisch tragbarer Dispersionsmittel bereitzustellen;

e) Möglichkeiten für die Einführung gemeinsamer Klassifikationsnormen für die Gemeinschaft zu untersuchen, die die Schiffseigner beachten müssen, bevor Versicherungsgesellschaften in der Gemeinschaft ein Schiff versichern;

f) Vorschläge vorzulegen, nach denen, gegebenenfalls mit finanzieller Unterstützung der Gemeinschaft, eine Reihe von „Zufluchtshäfen" in der Gemeinschaft eingerichtet werden könnten, in die havarierte Schiffe abgeschleppt werden könnten und in denen ihre Ladung sicher gelöscht werden könnte;

7. fordert die Schiffseigner auf, dafür zu sorgen, daß alle Mammuttanker und sonstigen gefährliche Güter transportierenden Schiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, ein geschultes Team an Bord haben, das in der Lage ist, standardisierte „Notmaßnahmen" durchzuführen;

8. fordert die Versicherungsgesellschaften auf, in Konsultation mit der IMCO und den Beteiligten die notwendigen Änderungen an dem Bergungsvertragstyp „Open Form" vorzunehmen, um sicherzustellen, daß bei der Aushandlung der Bedingungen für die Bergung von Schiffen, die Öl oder gefährliche Stoffe an Bord haben, keine Verzögerungen eintreten, und gleichzeitig zu gewährleisten, daß den Bergungsfirmen oder Schiffseignern keine untragbaren rechtlichen Verpflichtungen auferlegt werden;

9. ist der Ansicht, daß die Versicherungsgesellschaften bereit sein sollten, entweder durch Gewährung niedrigerer Prämien oder durch implizierte oder ausdrückliche Garantien Anreize für die Verbesserung der Sicherheit von Schiffen zu schaffen; die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sollten, so weit erforderlich, angeglichen werden, um sicherzustellen, daß bei Verletzung ausdrücklicher Garantiezusagen die Versicherungspolice ungültig wird;

10. vertritt die Auffassung, daß die Bildung besonderer gemeinschaftlicher Noteinsatzgruppen zur Hilfeleistung bei Unfällen oder zur Bekämpfung ihrer Folgen, sei es an Land oder auf See, nicht notwendig ist, daß jedoch die Kommission ihre eigenen Vorschläge hinsichtlich der Zusammenarbeit zwischen den in den Mitgliedstaaten gebildeten oder noch zu bildenden Noteinsatzmannschaften und ihrer Wirksamkeit mit Nachdruck verfolgen und auch die Angemessenheit der derzeit für das Abschleppen von havarierten Schiffen verfügbaren Mittel untersuchen sollte. Wenn und falls im Zusammenhang mit dem Schutz der Fischerei ein gemeinschaftliches Überwachungssystem eingeführt wird, sollte ein solches System, so weit wie möglich, einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs in Gemeinschaftsgewässern im allgemeinen leisten;

11. ersucht die Kommission in diesem Zusammenhang, Überlegungen darüber anzustellen, wie am besten ein einheitliches Verfahren eingeführt werden kann, nach welchem, wenn ein Unglück passiert ist, eine Notbefehlszentrale an der jeweils günstigsten Stelle eingerichtet werden kann. Derartige Befehlszentralen, die unter anderem mit Vertretern aller beteiligten Parteien besetzt sein würden, müßten allerdings berechtigt sein, sich bei ihrer Tätigkeit angesichts drohender Umweltschäden über etwaige spezifische Interessen hinwegzusetzen;

12. weist den Rat und die Regierungen der Mitgliedstaaten noch einmal nachdrücklich darauf hin, daß nur durch eine koordinierte Aktion und die wirksame Anwendung der internationalen Übereinkommen die Sicherheit der Seeschiffahrt in den Gemeinschaftsgewässern verbessert werden kann;

13. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie zur Information den nationalen Parlamenten, der IMCO und anderen beteiligten Gremien zu übermitteln.